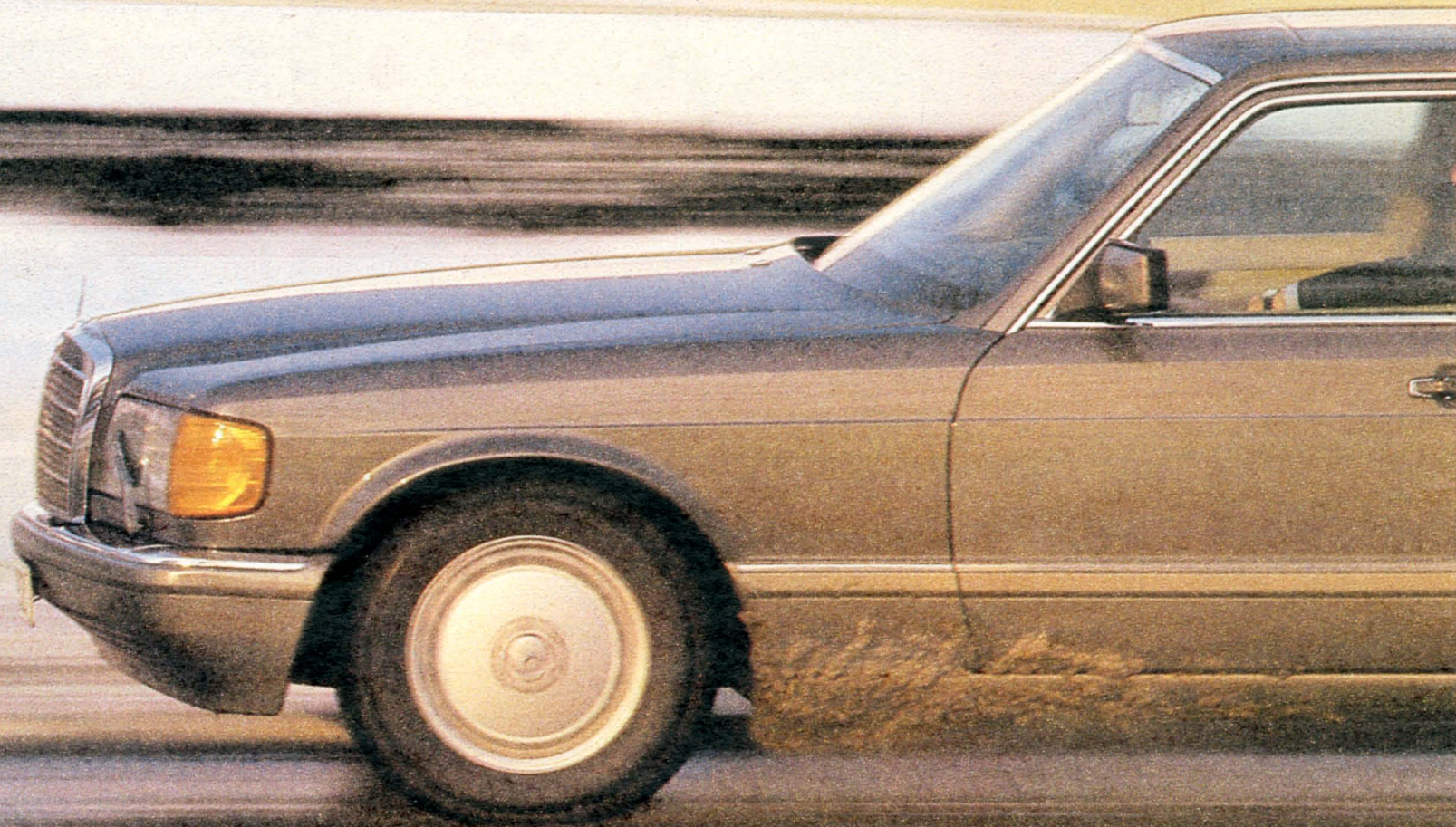


Test Mercedes 560 SEL

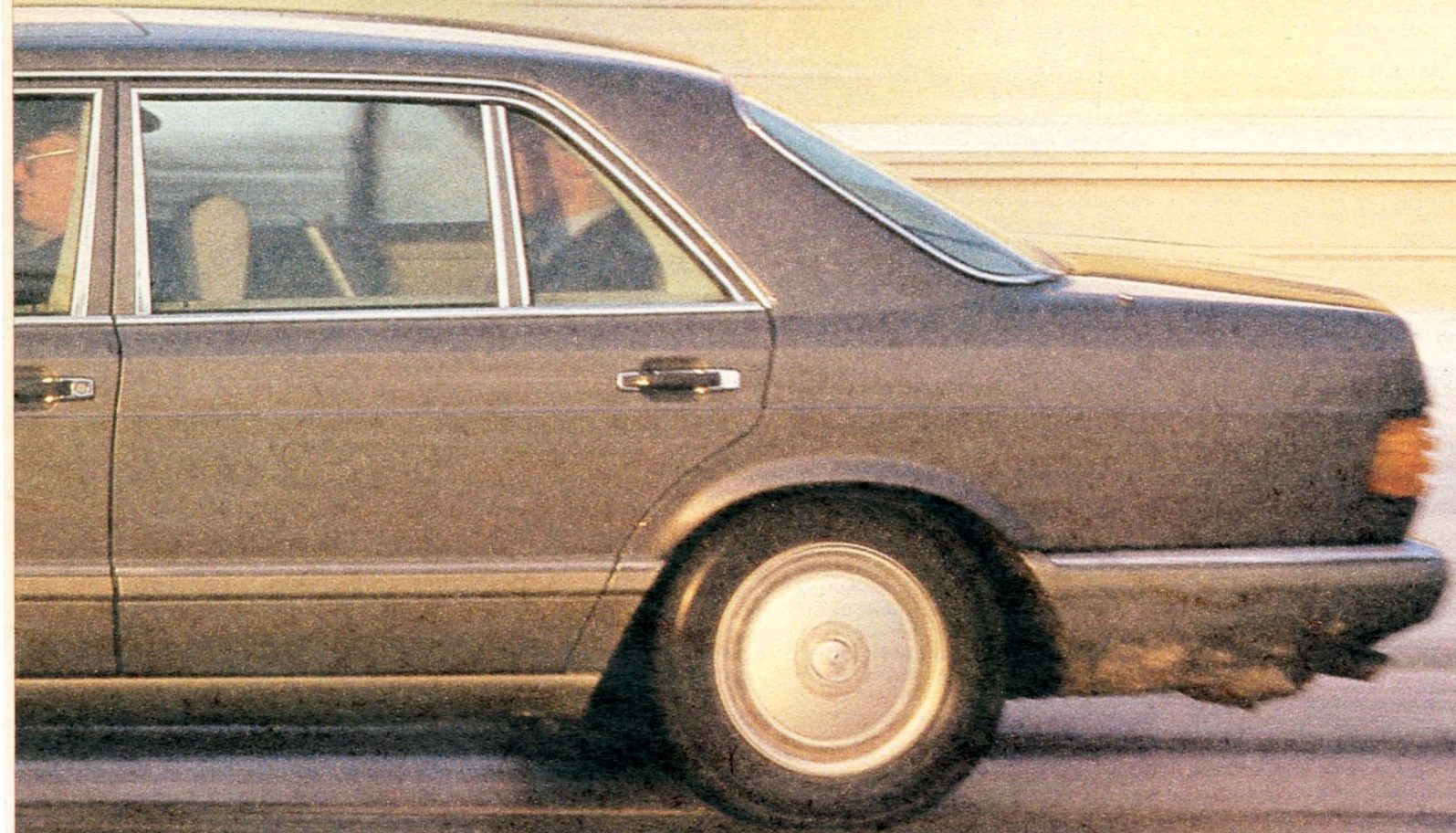


122 094 Mark kostet die



Fotos: Ulrich Kattler

Der Chef denkt, der Fahrer lenkt – verkehrte Welt bei *Auto Bild* für einen Tag. Chefredakteur Peter J. Glodschey spielt Chauffeur und kutschiert den Redakteur Tomas Hirschberger in der teuersten deutschen Serienlimousine, dem Mercedes 560 SEL, durch die Stadt



Fahrt in ein neues Leben

Majestäten, Staatsmänner und Popstars – sie alle lassen sich im Mercedes 560 SEL chauffieren. *Auto Bild*-Redakteur Tomas Hirschberger beschreibt die teuerste deutsche Serienlimousine von der Rückbank aus

Test Mercedes 560 SEL



Die Armaturentafel im 560 SEL läßt keine Wünsche übrig. Die Instrumente sind deutlich abzulesen, das voluminöse Lederlenkrad kann elektrisch in der Höhe verstellt werden

Darf ich bitten, mein Herr?" fragte der graumelierte Herr, knallte die Haken der auf Hochglanz polierten Halbschuhe zusammen und öffnete den hinteren Wagenschlag des Mercedes 560 SEL. Auto Bild-Chefredakteur Peter J. Glodschey als Chauffeur einer der teuersten Serienlimousinen der Welt – das lasse ich mir nicht zweimal sagen. Wir spielen „Ball paradox“, für einen Tag bestimme ich, wo's langgeht.

Von Tomas Hirschberger

Noch schnell ein paar Blicke der stauenden Passanten inhaled, und dann nichts wie rein ins Traumschiff. Die schwere Wagentür fällt hinter mir ins Schloß wie eine Zugbrücke. Die Sorgen des Alltags bleiben draußen. Sich für ein paar Stunden im Luxus lümmeln dürfen. Ein paar Kilometer für den letzten Enkel von Rockefeller gehalten werden.

Ich sitze. Falsch. Ich throne. Meine Augen wandern genüßlich durch den Innenraum. So sieht also die automobilen Welt der oberen Zehntausend aus. Erlesene Wurzelholz, Schalter, Hebel und eine gewienerte Mittelkonsole, die der Befehlszentrale eines Raumschiffs gleicht. Kurzum: eine fahrende Chefetage. Von diesem Sitz werden Konzerne geleitet, Aktienpakete geschnürt und Chefredakteure dirigiert: „James, wir können.“

Zur Rennwoche nach Baden-Baden, zum Diner ins Elsaß oder lieber gleich zum Zocken nach Monte Carlo? Ach, eigentlich ist's mir egal, wohin die Reise geht. Auf Kommando wandert der lederbezogene Schalthebel der Viergangautomatik über die matschwarze Schaltkulisse. Bei D wie Drive (Fahren) rastet er ein. Fast unmerklich, wie ein Ozeanriesen, der vom Kai ablegt, setzt sich der nahezu zwei Tonnen schwere Daimler in Bewegung. Im hinteren Chefabteil ist lediglich ein zurückhaltendes, sonores Flüstern des Achtzylinder-Triebwerks zu vernehmen.

Selbst rote Renner werden blaß

„Geht's nicht ein wenig flotter?“ Chauffeur Glodschey tritt das Gaspedal kurz bis zum Anschlag. Die Sänfte aus Untertürkheim zeigt, daß sie unter ihrem eher biederem Blechkleid heißblütiges Temperament verbirgt. So definieren die Schwaben also Understatement. Mit stattlichen 300 PS und einem gewaltigen Drehmoment von 455 Newtonmeter bei 3750/min ausgestattet, kann der 560 SEL sogar feuerrote Sportwagen blaß aussehen lassen. Denn wenn alle Pferdchen gemeinsam ins Rennen geschickt werden, stürmt die Limousine los wie ein Jumbo-Jet beim Start – nur eben eleganter. Der Meßingenieur bestätigt später den subjektiven Eindruck durch handfeste Zahlen: Spurt von

0 auf 100 km/h aus dem Stand in 6,7 Sekunden.

Schaltvorgänge verheimlicht die Staatskarosse ihren Insassen. Automatik und Motor sind ein eingespieltes Team, harmonisieren wie Samt und Seide. Nur die Nadel des kleinen Drehzahlmessers läßt erahnen, daß dort irgendwo im Verborgenen heimliche Diener am Werk sein müssen.

Das Leben auf der Rückbank eines Luxusliners ist nicht einfach. Es will gelernt sein, verlangt nach Disziplin. An jeder Ampel. Neugierige Blicke machen an den getönten Scheiben nicht halt, dringen bis in den Innenraum vor. Ich bin nicht mehr allein im Fond. Wer ist er? Was ist er? Pop-star, Zuhälter oder von Beruf einfach nur Sohn? Befagigt und taxiert wie ein seltenes Tier im goldenen Käfig komme ich mir vor. Nur nicht zur Seite schauen.

Wenigstens einmal so tun, als ob...

Stur den Blick geradeaus. So tun, als hätte ich mein ganzes Leben im Fond eines Benz zugebracht, als wäre ich mit den Großen aus Finanz, Politik und Showgeschäft per du.

Erst nach 50 Kilometern löst sich die anfängliche Verkrampfung. Die Rolle be-

560 SEL

Technische Daten

Achtzylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Hubraum 5547 ccm, Bohrung×Hub 96,5×94,8 mm, Leistung 220 kW (300 PS) bei 5000/min., max. Drehmoment 455 Nm bei 3750/min., Verdichtungsverhältnis 10:1, mechanisch-elektronische Benzineinspritzung (Bosch KE III), elektronisch gesteuerte Zündanlage, automatisches Vierganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Hinterradantrieb, vorne Einzelradaufhängung, obere und untere Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Diagonal-Pendelachse, Schraubenfedern, Stabilisator, Niveauregulierung, Differentialsperrle, Scheibenbremsen rundum, Antiblockier-System, Tankinhalt 90 Liter, Reifen 215/65 VR 15, Radstand 3070 mm, Kofferraumvolumen 505 l, Leergewicht 1822 kg, Zuladung 448 kg, Anhängelast gebremst 1500 kg ungebremst 750 kg. **Fahrleistungen:** 0–100 km/h in 6,7 Sek., Höchstgeschwindigkeit 252 km/h, 60–120 km/h in 5,5 Sek., 1 km aus dem Stand in 26,7 Sek., Testverbrauch 17,5l/100 km (Super). **Grundpreis:** 122 094 Mark.

ginnt mir zu gefallen. Auf Knopfdruck fährt die hintere Sitzbank in eine bequemere Position. Ich lockere meine Krawatte, schlage lässig die Beine übereinander und blättere geschäftig in der „Financial Times“. So muß es sein. Ein Chef im Fond liest immer. Selbst wenn's nur der in der „Frankfurter Allgemeinen“ versteckte „Playboy“ ist.

Auch Herr Glodschey agiert wie ein Profi, der die besten Chauffeurschulen des Landes mit Auszeichnung absolviert hat. „Alles zu Ihrer Zufriedenheit, Chef?“ fragt er leicht grinsend. „Alles bestens“ versichere ich ihm mit einem wohlwollendem Nicken. Gutes Personal muß man sich heutzutage warm halten, denke ich und erkundige mich nach dem Wohlbefinden von Frau und Kindern.

Derweil lotst er souverän das über fünf Meter lange Flaggsschiff durch Hamburgs Verkehrsgewühl in Richtung Autobahn. Jeder Fahrbahnwechsel will bestens vorbereitet sein. Einem Bonzen-Benz wird nur höchst ungern Platz gemacht. Die Stuttgarter Nummer hilft uns beim Einfädeln. Bei „Ausländern“ wird schon mal eine Ausnahme gemacht.

Den jeweiligen Straßenzustand verschweigt uns der gute Stern diskret. Wie ein fliegender Teppich scheint er über Schlaglöcher und Bodenwellen hinwegzuschweben. Wahrhaft königlich gebettet genieße ich es, einmal nicht selbst das Steuer in die Hand nehmen zu müssen.

Mit 250 Sachen geht's über die Autobahn

Auf der Autobahn eilt dem Benz sein Ruf weit voraus. Kaum erscheint der markante Kühlergrill im Rückspiegel, wird schon die linke Spur wie selbstverständlich geräumt. Geschwindigkeit, das ist im 560 SEL eine Größe, die man nicht fühlen kann. Lediglich der Blick auf den Tachometer gibt die Realität wieder – und macht schwindelig. 120, 150, 170... Im Eiltempo wandert die Nadel übers Zifferblatt. Der Kilometerzähler scheint kaum mit seiner Arbeit nachzukommen. Mein Gott, was fahren die anderen langsam. Ein BMW bummelt vor uns. Bummelt? Unser Tacho zeigt 180 km/h.

„Schneller, bitte.“ 190, 220, 240... und schließlich über 250 km/h.

Ich schaue auf die Benzinuhr. Der Durst des Hubraumriesen ist bei diesem Tempo enorm. Über 25 Liter auf 100 Kilometer werden durch die Einspritzdüsen in die acht Brennkammern gejagt. Doch wer sich

Wer ihn fährt, fragt nicht nach den Kosten

dieses 122 094 Mark teure Fahrzeug leisten kann, der fragt nicht nach den Benzin-kosten. Deshalb sei der Durchschnittsverbrauch von 17,5 l/100 km/h nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Erst in der Dämmerung kehren wir nach Hamburg zurück. Ein ungewöhnlicher Tag geht zu Ende. Im Radio swingt Frank Sinatra „That's Life“. Chauffeur Glodschey steigt aus und ist wieder Chefredakteur. Ich steige aus, tausche Flanell gegen Jeans, und setze mich hinter mein Golf-Lenkrad. „That's Life – so ist das Leben.“

TEST-ZEUGNIS

Schal-tung:	Die Viergang-Automatik mit Spargang schaltet vollkommen ruckfrei. Die Getriebe-abstufung paßt hervorragend zum Motor.	1	Motor:	Der Hubraumriesen läuft leise wie eine Quarzuhr. Sein kraftvolles Drehmoment ist bereits im Drehzahlkeller enorm.	1
Len-kung:	Die Servolenkung arbeitet leichtgängig und präzise, vermittelt guten Kontakt zur Straße.	2	Ver-brauch:	Bei vernünftiger Fahrweise schluckt der schwere Daimler 17,5 l/100 km. Bei Vollgas steigt sein Benzinappetit auf weit über 20 l.	3
Brem-sen:	Super. Die vier Scheibenbremsen (mit ABS) stoppen den über 1,8 Tonnen schweren Kolobß in jeder Situation sicher ab.	1	Koffe-rraum:	Das Urlaubsgepäck der ganzen Familie schluckt der Mercedes ohne Probleme. Dank Niveauregulierung geht er nicht in die Knie.	1
Fahrlei-stung:	Spurtleistungen wie ein hochkarätiger Sport-wagen. Das sieht man dem Schwergewicht nicht an. Hohe Endgeschwindigkeit.	1	Reich-weite:	Wer sensibel mit dem Gaspedal umgeht, kommt mit einer Tankfüllung etwa 550 Kilometer weit.	3
Fahr-werk:	Hervorragend: Komfortabler kann man kaum reisen. Die Niveauregulierung verbessert den Federungskomfort auf der Rückbank.	1	Kosten:	Wer sich dieses Traumschiff leisten kann, der spricht nicht über Geld, der hat's. Steuern 1209,60 Mark, Versicherung 1519,40 Mark.	6
Karos-serie:	Die Verarbeitung ist Spitze. Die Karos-erie ist jedoch in die Jahre gekommen und wirkt etwas klotzig.	2	Gesamt-urteil:	Ein Traumschiff für wenige Glückliche, die es sich leisten können, das Leben von der Rückbank aus zu betrachten.	



Die Schaltzentrale: Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Stoßdämpfer-einstellung und ein Kassettenradio gehören zur Serienausstattung. Die Standheizung kostet 2240 Mark Aufpreis



An den hinteren Türen sitzen die Schalter für die elektrisch verstellbare Rückbank. Dank dieser Einrichtung – sie gibt es für den 560 SEL serienmäßig – kann man es sich unterwegs im Fond richtig gemütlich machen



Vorne: Durch Betätigung der Taste mit dem Sitzsymbol lassen sich Höhe und Lehnen-neigung der vorderen Sessel bestimmen. Die Memory-Tasten ermöglichen, zwei verschiedene Sitzpositionen zu speichern